



**kajian sosiologis eksistensi polri terhadap pemberian surat izin pengemudi bagi seseorang yang belum cakap hukum (16 Bold)**

**Achmad chayrul Efendi<sup>1</sup>, Penulis Kedua<sup>2</sup> (10 Bold)**

<sup>1,2)</sup> Lembaga/Instansi, dipisahkan jika institusi berbeda (10)

---

**Info Artikel**

Diterima : XX/XX/XXXX

Disetujui : XX/XX/XXXX

**Abstrak**

(Spasi 1. Times New Roman 9)

---

**Kata Kunci :**

Sekitar lima kata kunci dalam urutan abjad, dipisahkan dengan koma.

*This is an open access article under the [CC BY](#) license.*



---

**Corresponding Author:**

.....

Email: .....

---

**I. PENDAHULUAN**

Seiring dengan pesatnya perkembangan teknologi pada era globalisasi ini, maka kebutuhan masyarakat semakin meningkat, salah satunya adalah pada penggunaan kendaraan transportasi, menurut salim transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (umum) dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain. Ditambah dengan penduduk yang relative berusia muda dan banyaknya jenis kendaraan bermotor yang mengakibatkan masalah keselamatan jalan yang semakin memburuk. Sedikit menjelaskan kendaran bermotor, berdasarkan undang-undang republic indonesia no.22 tahun 2009 Pasal 1 kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan Teknik yang berada pada kendaraan itu. Selanjutnya menurut peraturan pemerintah republic Indonesia no.44 tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi dalam pasal 2 ayat 1 pengelompokkan kendaraan bermotor dalam beberapa jenis seperti : kendaraan roda dua,roda empat, dan kendaraan khusus.

Untuk mengoperasikan kendaraan bermotor tersebut sesuai fungsinya, tentu saja memerlukan jalan. Berdasarkan undang-undang republic Indonesia no.38 tahun 2004 pasal 1 jalan adalah segala prasarana transportasi darat yang meliputi bagian jalan, termasuk bangunan perlengkapan dan yang diperlukan lalu lintas yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan, di bawah permukaan tanah, di bawah permukaan air, di atas permukaan air, keculai jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Lalu lintas merupakan urat nadi kehidupan suatu bangsa, sebab dalam lalu lintas tergambar seluruh gerakan perpindahan manusia, hewan dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu moda transportasi. Dimana perpindahan ini mempunyai makna penting demi kelangsungan hidup, dikarenakan seluruh aktifitas produksi bergantung pada kegiatan perpindahan ini, yang akibatnya ketika perpindahan ini mengalami suatu masalah, maka bisa dipastikan seluruh rangkaian produksi yang ada juga mengalami masalah (Chryshnanda, 2015). Berdasarkan pemahaman tersebut lalu lintas mempunyai 3 (tiga) fungsi antara lain, sebagai cermin budaya bangsa, urat nadi kehidupan, dan cerminan tingkat kedisiplinan suatu bangsa. Sebab di dalam lalu lintas itulah tergambar.

Semua hal tentang suatu bangsa, sampai-sampai ada yang mengatakan jika ingin melihat kualitas suatu bangsa, cukup lihat saja kualitas berlalu lintasnya. Hal tersebut melatarbelakangi munculnya UULLAJ no 14 tahun 1992 yang kemudian diganti dengan UULLAJ no 22 tahun 2009 untuk memastikan bahwa lalu lintas dapat berjalan sebagaimana yang diharapkan, dimana ada 4 (empat) hal yang ingin dicapai oleh undang-undang ini, antara lain :

1. Mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran (kamseltibcar) lalu lintas.
2. Meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan
3. Mewujudkan budaya tertib lalu lintas
4. Meningkatkan pelayanan di bidang lalu lintas

Fakta lainnya adalah masyarakat juga sering menggunakan “jasa perantara” ini karena tidak faham mengenai apa sebenarnya SIM itu, yang ada di benak masyarakat kehrusan memiliki SIM adalah semata-mata agar tidak ditilang oleh polisi pada saat berkendara, padahal SIM adalah sebuah privilege yang diberikan negara kepada seseorang untuk mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya, karena yang bersangkutan telah lulus uji dan memiliki kompetensi undang-undang, ketrampilan dan pengetahuan berlalu lintas serta memiliki kesadaran, kepekaan dan kepedulian akan keselamatan akan diri sendiri dan orang lain di jalan raya.

Hal ini diperparah dengan pengetahuan masyarakat tentang tata cara pembuatan SIM dan kadang pula ada masyarakat yang ingin mudah dan cepat dengan mengambil jalan pintas karena Uji Praktek SIM yang menurut mereka adalah kesulitan besar, padahal ujian praktik itu sendiri adalah sesuatu hal yang vital dalam menentukan seseorang layak atau tidak berkendara, dan bukan sekedar bisa mengendarai kendaraan bermotor. Sesuai dalam Perkap No 9 tahun 2012 tentang Surat Ijin Mengemudi, dinyatakan dalam pasal 1 butir 14 bahwa ujian praktik adalah penilaian terhadap tingkat kemampuan dan keterampilan mengemudi Ranmor dan berlalu lintas di jalan bagi peserta uji. Walaupun kadang ada masyarakat yang mengeluh atas kejadian “jasa perantara” ini dan menganggap itu adalah kelakuan buruk Instansi Polri yang mempersulit masyarakat dan bukanlah kelakuan oknum- oknum luar instansi Polri.

Surat Izin Mengemudi (SIM) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Berdasarkan Peraturan Kapolri No. 9 Tahun 2012 setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai kendaraan yang dikendarainya. Maraknya praktik pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM) di Indonesia melalui calo sudah menjadi rahasia umum.

Praktik calo dalam pembuatan SIM di Indonesia ini masih banyak kita temukan di dalam maupun di luar area pelayanan, kebiasaan-kebiasaan sikap kurang taatnya masyarakat terhadap hukum yang lebih memanfaatkan jasa calo dan pengawasan yang tidak tegas dan tidak maksimal terhadap pelayanan publik pembuatan SIM yang membuat menjadi budaya hukum. Adapun sistem tes yang digunakan dalam membuat Surat Izin Mengemudi (SIM) di Indonesia meliputi ujian teori, ujian keterampilan melalui simulator, dan praktik ujian. Untuk biaya pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM) secara resmi lebih murah dibandingkan dengan menggunakan jasa calo.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 60 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) untuk pembuatan SIM A, SIM B1, SIM B2 sebesar Rp. 120.000, SIM C, SIM C1, SIM C2 Rp. 100.000, dan SIM D, SIM D1 sebesar Rp. 50.000 sedangkan jika menggunakan jasa calo tarif yang dikenakan bisa sampai berkali-kali lipat yaitu sekitar Rp. 500.000 – Rp. 700.000 . Tetapi hal ini tidak menghentikan banyak orang yang lebih memilih jasa calo, menurut mereka jasa calo menawarkan kemudahan dalam proses pengurusan pembuatan SIM karena lebih cepat dan praktis. Banyak masyarakat mengeluhkan tentang proses pembuatan SIM yang membuat mereka lebih memilih memakai jasa calo seperti lamanya proses pembuatan SIM, tes tulis dan praktik pembuatan SIM yang sulit lulus jika tanpa bantuan calo, adapun yang dilansir dari Ombudsman RI terkait keluhan masyarakat atas pelayanan publik urusan SIM yang mengeluhkan alat praktik seperti

kondisi jarak antar tiang yang terlalu dekat sehingga selalu tertabrak dan dinyatakan tidak lulus praktik saat melakukan ujian mengemudi kendaraan, padahal menurut Peraturan Kapolri tentang SIM, jarak antar tiang harus satu setengah kali panjang kendaraan. (spasi 1,5. Times New Roman 11)

## II. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut.

1. Metode deskriptif
2. Data primer dan data sekunder
3. Lokasi penelitian berada di kabupaten labuhan batu (spasi 1,5. Times New Roman 11)

## III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### 3.1. Subbab Masalah Pertama

Problematika Budaya Hukum Pembuatan SIM Melalui Calo dan Legalitasnya Berdasarkan Hukum Pembuatan SIM melalui calo bukanlah hal rahasia, sekalipun dirahasiakan tetap tidak akan tertutup rapat, karena semua telinga telah mendengar bahwa pembuatan SIM melalui calo baik oleh oknum kepolisian atau orang tertentu menjadi jalan keluar untuk mengurus SIM secara cepat dan bisa dibidang efisien. Kesulitan tes pembuatan SIM di Indonesia tentu telah diakui semua pihak, bahwa uji praktik dianggap tidak relevan terlebih kesalahan dalam uji praktik sekalipun terbilang kecil maka harus mengulang dari awal uji praktik tersebut. Selain itu adanya dukungan oknum polri dalam hal ini praktik percaloan yang terbuka lebar membuat praktik ini semakin menjamur. Demikian bahwa pembuatan SIM melalui calo sekalipun sebuah bentuk maladministrasi yang tentu pelanggaran atas hukum telah menjadi sebuah budaya hukum. Oleh karena itu sekalipun kabar ini telah didengar pemerintah namun belum pula diberikan jalan keluar mengatasi budaya hukum yang tak seharusnya membudaya ini. Budaya hukum sebagai bagian dari kebudayaan manusia, dalam hal ini sebagai suatu tanggapan masyarakat yang umumnya memiliki pandangan yang sama terhadap suatu gejala hukum (Hadikusuma:1986). Terkait permasalahan yang penulis angkat, bahwa umumnya masyarakat memandang pembuatan SIM dengan calo sebagai jalan keluar yang tepat, namun tidak memperhatikan dampak yang mungkin terjadi karena memang berdasarkan fakta permasalahan ini belum ditanggapi secara serius oleh pemerintah. Oleh karena itu banyak dari masyarakat yang belum memiliki kepatuhan hukum dalam pembuatan SIM sebab memang terdapat kelonggaran dan tidak adanya tindakan tegas.

Selain itu penyelewengan ini juga terjadi karena masyarakat dihadapkan pada tuntutan kesetiaan yang berbeda, yaitu tuntutan kesetiaan terhadap hukum atau kesetiaan terhadap kepentingan pribadi (Roihanah : 2013). Kita menyadari bahwa hukum memang mengatur terkait prosedur yang diakui

sebagai syarat sah namun tuntutan kepentingan pribadi layaknya berbagai permasalahan yang penulis paparkan membuat masyarakat tidak memiliki pilihan lain. selain itu adanya dukungan dan kepentingan pribadi dari oknum Polri membuat permasalahan ini menjadi hal yang sulit untuk diputuskan. Maka disini kita menemui bahwa dalam kenyataannya masyarakat akan lebih berani tidak patuh terhadap hukum demi kepentingan pribadi. Pada dasarnya pembuatan SIM diatur dalam Peraturan Kapolri Nomor 9 tahun 2012 tentang SIM, dalam pasal 12 disebutkan terkait SIM yang dianggap tidak dapat berlaku yaitu SIM yang habis masa berlaku, rusak dan tidak terbaca, diperoleh dengan tidak sah, data yang terdapat dalam SIM diubah, dan dicabut berdasarkan putusan pengadilan. Menurut pasal 53 ujian SIM terdiri dari 3 hal yaitu ujian teori, keterampilan mengemudi melalui simulator, dan ujian praktik. Adapun prosedur pembuatan SIM sebagai berikut :

1. Ujian Teori (Pasal 56 dan pasal 57)  
Materi ujian terkait pengetahuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, keterampilan mengemudi, dan etika berlalu lintas juga beberapa materi lain sesuai ketentuan yang berlaku.
2. Ujian Keterampilan Melalui Simulator (Pasal 58)  
Merupakan ujian wajib yang harus dipenuhi oleh peserta dengan materi terkait reaksi, pertimbangan perkiraan,antisipasi, sikap mengemudi, dan konsentrasi
3. Ujian Praktik (Pasal 59 dan Pasal 60)  
Setelah lulus dari Uji keterampilan mengemudi maka peserta wajib melanjutkan pada ujian praktik yang terdiri :
  - 1) ujian praktik I (pasal 61, pasal 62, dan Pasal 63) yang dilaksanakan pada area ujian yang ditentukan. Materi uji kendaraan roda empat meliputi uji maju mundur dalam jalur sempit, uji zig-zag, uji parker parallel juga parker seri kemudian uji di tanjakan dan turunan. Sedangkan untuk kendaraan roda dua meliputi uji pengereman, uji zig-zag, uji membentuk angka delapan, uji reaksi rem menghindar, dan uji balik arah membentuk huruf U.
  - 2) ujian praktik II (pasal 64) yang dilaksanakan di jalan umum salah satunya memarkir ranmor dengan cepat dan tepat juga memutar ranmor di jalan sepi tanpa melanggar lalu lintas.

Hal tersebut juga dipertegas dalam Pasal 81 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas bahwa untuk memperoleh SIM setiap orang harus memenuhi syarat usia, usia administrative, kesehatan, dan lulus ujian. Terkait ujian yang dimaksud dinyatakan dalam Pasal 81 ayat (5) yaitu ujian teori, ujian praktik, dan/atau ujian keterampilan melalui simulator. Dalam pasal 87 juga dinyatakan bahwa SIM diberikan kepada peserta yang lulus ujian mengemudi, dalam hal pelanggaran prosedur penerbitan SIM oleh petugas Kepolisian

RI dicantumkan dalam Pasal 91 berupa sanksi administrative yang meliputi sanksi disiplin dan/atau sanksi etik profesi kepolisian. Adapun terkait sanksi etik profesi kepolisian diatur dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No.14 Tahun 2011 tentang Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia bahwa Kode Etik Profesi Polri yang selanjutnya disebut KEPP terdiri atas etika kenegaraan, etika kelembagaan, etika kemasyarakatan, dan etika kepribadian. Kemudian sebagai wadah dalam memeriksa dan memutus perkara persidangan pelanggaran KEPP disebut dengan Komisi Kode Etik Profesi Polri yang disingkat KKEP. Dalam hal pelanggaran oleh oknum kepolisian terkait prosedur penerbitan SIM penulis menyatakan bahwa hal tersebut termasuk pelanggaran atas etika kenegaraan Pasal 6 huruf (b) terkait ketertiban dan penegakan hukum di masyarakat, juga pelanggaran atas etika kemasyarakatan pasal 10 huruf (c) terkait pelayanan kepada masyarakat dengan transparan dan akuntabel sesuai peraturan perundang-undangan dan huruf (f) terkait kewajiban Polri menjunjung tinggi kejujuran, kebenaran, keadilan, dan menjaga kehormatan dalam berhubungan dengan masyarakat, serta pelanggaran atas pasal 15 huruf (h) terkait pelarangan anggota Polri dalam pembebanan biaya tambahan dalam pelayanan di luar ketentuan undang-undang. Oleh karena hal tersebut oknum sebagai terduga pelanggar kemudian disebut pelanggar berdasarkan Putusan Sidang KKEP akan mendapatkan sanksi berdasarkan pasal 21 meliputi

- a. pelaku pelanggar dinyatakan sebagai perbuatan tercela
- b. kewajiban pelanggar untuk meminta maaf secara lisan di hadapan sidang KKEP dan/atau secara tertulis kepada pimpinan Polri dan pihak yang dirugikan;
- c. kewajiban Pelanggar untuk mengikuti pembinaan mental kepribadian, kejiwaan, keagamaan dan pengetahuan profesi, sekurang-kurangnya 1 (satu) minggu dan paling lama 1 (satu) bulan;
- d. dipindahtugaskan ke jabatan berbeda yang bersifat Demosi sekurangkurangnya 1 (satu) tahun;
- e. dipindahtugaskan ke fungsi berbeda yang bersifat Demosi sekurangkurangnya 1 (satu) tahun;
- f. dipindahtugaskan ke wilayah berbeda yang bersifat Demosi sekurangkurangnya 1 (satu) tahun; dan/atau
- g. PTDH sebagai anggota Polri.

Telah dipaparkan bahwa untuk memperoleh SIM calon pengendara harus melewati 3 ujian yaitu ujian tulis, ujian simulator dan uji praktik. Dalam hal ini SIM yang diperoleh melalui percaloan adalah bentuk penyelewengan prosedur hukum sehingga bisa dinyatakan SIM tersebut melanggar prosedur hukum yang berlaku. Namun kebanyakan dari kasus yang ada

baik SIM ini diperoleh dengan prosedur yang salah namun akan tetap bersifat sah apabila memperoleh legalitas dari Kapolres. Hal ini bisa terjadi karena kurangnya pengawasan dan ketegasan atas penegakan hukum dalam perolehan Surat Izin Mengemudi. Hal tersebut merupakan budaya hukum yang bersifat negati sehingga memerlukan tindakan untuk mengembalikan marwah suatu hukum. Rif'ah Roihanah dalam penelitiannya menyebutkan bahwa ketika faktor kesetiaan pada hukum tidak dapat diandalkan maka pemerintah semestinya memberikan suatu alternatif seperti menggunakan rasa takut masyarakat sebagai sarana untuk menciptakan kepatuhan hukum. Dalam hal ini penulis berpendapat bahwa pemerintah harus melihat pada arah yang lebih luas yaitu faktor permasalahan yang dihadapi masyarakat dalam pembuatan SIM bahwa jika dilihat pada kenyataan dilapangan ujian tersebut memang kurang relevan. Dan kiranya juga perlu melihat pada faktor oknum Polres, yang memberikan dukungan dan kelonggaran sehingga penulis menyatakan memang ada korelasi antara kedua pihak dimana tidak sepenuhnya masyarakat dipandang keliru namun adanya berbagai faktor membuat hal ini sebagai suatu permasalahan yang tidak memiliki pilihan lain di hadapan masyarakat. Maka dalam hal ini perlu adanya penegakan hukum guna mengembalikan wibawa hukum dengan prinsip tanpa diskriminasi. Penegakan ini juga perlu sebab untuk meluruskan budaya hukum masyarakat demi menciptakan budaya hukum yang hakiki untuk dalam pembangunan negara hukum.

Perbandingan pengaturan pembuatan SIM di Indonesia dan Negaranegara lain Surat Izin Mengemudi (SIM) menjadi salah satu syarat penting dalam berkendara. Di Indonesia, SIM merupakan bukti seseorang telah memenuhi syarat administrasi, syarat fisik, dan syarat rohani serta serta terampil dan memahami aturan lalu-lintas dalam suatu registrasi dan identifikasi oleh Polri. SIM juga merupakan sarana yang digunakan para penegak hukum dalam menegakkan peraturan terkait lalu lintas Sistem penerbitan SIM di tiap Negara tentu berbeda. Berikut ini penjabaran pengaturan penerbitan SIM dari yang tersulit, termahal, hingga termudah

#### 1. Tersulit

Finlandia menjadi Negara yang memiliki beberapa peraturan berkendara paling ketat di seluruh dunia. Untuk mendapatkan SIM, masyarakat Finlandia harus berlatih ke pusat pelatihan mengemudi. Dalam pelatihan, keamanan menjadi fokus utama. Pelatihan tersebut juga mengajarkan tentang bagaimana merawat kendaraan dan bagaimana mengemudi di atas jalanan yang licin dan berlapis es. Terdapat total 20 kelas teori dan 30 jam kelas praktik yang membuat harga pembuatan SIM menjadi sangat mahal. Selain itu, peserta juga harus mengambil dua ujian yang berbeda, satu di musim panas dan satu di musim dingin.

Tidak cukup sampai disitu, setelah lulus tes dan mendapat SIM pertama, SIM tersebut hanya berlaku dua tahun. Selama dua tahun tersebut, pemilik SIM hanya boleh ditilang maksimal dua kali. Jika lebih dari dua kali maka kepemilikan SIM akan dibatalkan. Dalam dua tahun ini juga merupakan kesempatan untuk meningkatkan kemampuan mengemudi dan juga latihan untuk mengemudi dalam gelap.

2. Termahal

Di Jerman, untuk dapat memperoleh SIM, seseorang harus lulus dua tahap ujian teori yang dilakukan di sekolah mengemudi. Selain itu peserta di dalam pelatihan juga harus lulus tes mata dan kursus P3K. Materi-materi yang harus dipelajari untuk ujian teori terdiri dari perangkat lunak, buku teks, dan contoh ujian. Sementara latihan praktik dilakukan di jalan kota, jalan tol, jalan desa, hingga di dalam gelap. Pihak sekolah/pelatihan yang akan mengurus dokumen-dokumen yang dibutuhkan dan juga bertanggung jawab akan keberhasilan siswa mereka, sehingga biaya membuat SIM di Jerman dapat menghabiskan 50 juta Rupiah.

Kemudian ujian akan diawasi oleh pihak yang berwenang yang mengunjungi sekolah mengemudi. Selama tes, instruktur mengemudi juga akan hadir di dalam mobil. Jika instruktur mengemudi harus mengambil alih kemudi pada saat ujian, maka ujian tersebutpun dianggap gagal.

3. Termudah

Meksiko merupakan Negara dengan pengaturan penerbitan SIM yang tergolong mudah. Dalam penerbitan SIM di Meksiko, tidak ada usia pasti untuk seseorang bisa mengajukan pembuatan SIM. Bahkan umur 16 tahun saja sudah bisa membuat SIM, namun SIM tipe A baru bisa didapatkan saat mereka berusia 18 tahun. Daripada mengetes pengemudi sebelum mendapatkan SIM-nya, beberapa wilayah di Meksiko lebih memilih untuk mengatur para pengendaranya. Jadi untuk mendapatkan SIM, tidak dipersulit dengan berbagai macam tes yang rumit.

Dari ketiga contoh Negara tersebut, dapat disimpulkan bahwa tiap Negara punya tujuan dan cara masing-masing dalam pengurusan penerbitan SIM. Ada yang benar-benar memperhatikan hasil tes agar diharapkan pengemudi pemegang SIM benar-benar sesuai kualifikasi, ada yang benar-benar memperhatikan tes praktik untuk keamanan dan keselamatan lalu lintas, dan ada pula yang memilih mempermudah penerbitan SIM tanpa tes yang rumit.

Indonesia sebagai Negara dengan jumlah penduduk yang tinggi dituntut untuk memenuhi kebutuhan public secara menyeluruh, salah satunya penyelenggaraan penerbitan SIM. Regulasi penerbitan masyarakat untuk membuat SIM sudah cukup baik dengan memberikan sanksi bagi pelanggar yang tidak memiliki SIM. Akan tetapi, dalam proses penerbitan SIM



tersebut system di Indonesia masih dapat dikatakan kacau. Proses penerbitan SIM dilakukan dengan berbagai tes yang sulit dicapai oleh masyarakat Indonesia, sehingga banyak masyarakat yang akhirnya memilih menggunakan calo untuk penerbitan SIM meski harus membayar dengan biaya berkali lipat.

Praktik calo sebenarnya juga ada di Malaysia, namun Calo tersebut berfungsi sebagai Pihak ketiga yang membantu dalam proses pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM), di sana, calon bisa dikatakan resmi dan beroperasi karena izin dari polisi. Aksi kongkalikong kotor pihak oknum polisi dengan membayar tarif tertentu tak terjadi di sana. Calo tersebut justru memiliki fungsi jelas, yaitu sebagai pembimbing bagi para pemohon atau pembuat SIM untuk menjalani segala proses yang berlangsung.

Apabila Indonesia hendak menggunakan system tes yang rumit untuk meningkatkan kesadaran rawan kecelakaan seperti di Negara-negara maju sana, seharusnya pihak penyelenggara dapat menyediakan sosialisasi atau pelatihan mengenai berkendara yang baik benar. Sehingga masyarakat Indonesia dapat melalui tes dengan persiapan. Lalu jika SDM Indonesia memang belum siap untuk pelatihan-pelatihan mengemudi, regulasi penerbitan SIM dapat dipermudah seperti halnya di Negara Meksiko. Dengan begitu akan mengurangi praktik-praktik calo didalam mempercepat pengurusan SIM.

#### **IV. KESIMPULAN**

Kesimpulan dari permasalahan diatas adalah masyarakat harus lah mengerti tentang aturan untuk mendapatkan sim dan jangan melanggar ataupun memanipulasi administrasi untuk bisa mendapatkan sim sesuka ati. Karna akan mengakibatkan kesalahan fatal baik itu kepada isntasi penerbitan sim yaitu polres labuhan batu dan masyarakat belum cakap umur sebagai dampaknya. (Times New Roman font 11, *justify* spasi 1.5)

### DAFTAR PUSTAKA

- A. Dwiyanto, 2015, *Manajemen Pelayanan Publik; Peduli, Inklusif dan Kolaboratif*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Atep Adya Barata, 2014, *Dasar- Dasar Pelayanan Prima*, Jakarta: Elex Media Kompetindo.
- Burhan Bungin, 2013, *Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi*, Edisi Pertama, Jakarta: Prenadamedia Group.
- Gregorius Chandra, dkk., 2011, *Service, Quality & Satisfaction*, Edisi 3, Yogyakarta: Andi Offset.
- H.A.S. Moenir, 2008, *Manajemen Pelayanan Umum Di Indonesia*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Harbani Pasolong, 2011, *Teori Administrasi Publik*, Bandung: Alfabeta.
- \_\_\_\_\_, 2013, *Kepemimpinan Birokrasi*, Bandung: Alfabeta.
- Hardiansyah, 2011, *Kualitas Pelayanan Publik*, Yogyakarta: Gava Media.
- Mahmudi, 2010, *Manajemen Kinerja Sektor Publik*, Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Muwafik Saleh, 2010, *Manajemen Pelayanan*, Jakarta: Pustaka Pelajar.
- Ratminto dan Atik Septi Winarsih, 2006, *Manajemen Pelayanan: Pengembangan Model Konseptual, Penerapan Citizen's Charter dan Standart Pelayanan Minimal*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Roihanah, Rif'ah. 2013. Mahasiswa dan Kepatuhan Hukum : Studi Pelaksanaan Pasal 106 UU No. 22 TH. 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jurnal Kodifikasia. Volume. 7(1). Hlm. 103-120
- Mila Diansari.2016. Analisis Kualitas Pelayanan Surat Ijin Mengemudi Kendaraan Motor (SIM C) di Polres Semarang 2016. Departemen Administrasi Publik. FISIP Undip. Halaman 3

Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. Inilah Tarif Penerbitan SIM, STNK, dan Mutasi Kendaraan Bermotor Per 6 Januari 2017. <https://setkab.go.id/inilah-tarif-penerbitan-sim-stnk-dan-mutasikendaraan-bermotor-per-6-januari-2017/>. Diakses pada 26 Juni 2021